پژوهشنامه خراسان بزرگ

شماره ۳۲ پاییز ۱۳۹۷

No.32 Fall 2018

۳۰-۱۵

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۱۲/۲۸ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۳/۱۳

تأثیر تجارت در جاده ابریشم بر ظهور و تحرک اجتماعی سرداران ترک (مطالعه موردی غزنویان)

علی بحرانی پور : دانشیار گروه تاریخ دانشگاه شهید چمران اهواز (Bahranipour@hotmail.com)

محمدرضا علم : استاد گروه تاریخ دانشگاه شهید چمران اهواز (Mralam36@Yahoo.com)

لیدا مودت: استادیار گروه تاریخ دانشگاه شهید چمران اهواز (lidamavadat@gmail.com)

سجاد کاظمی: دانشجوی دکتری تاریخ ایران دوره اسلامی دانشگاه شهید چمران اهواز

چکیده

عوامل جغرافیایی مبنای بسیاری از حوادث سیاسی و حرکت‌های اجتماعی می‌باشد و در این بین جاده ابریشم به‌عنوان یک عامل جغرافیایی مستقل همواره آبستن بسیاری از حوادث و نقل و انتقال‌های سیاسی، فرهنگی و تجاری بوده است. ازجمله تسهیل انتقال کالاهای تجاری؛ به‌ویژه انتقال بردگان به جهان اسلام که به‌عنوان کالای انسانی هم زینت‌بخش دربار شاهان، خلفا و مجالس اعیان بوده و هم شق دیگری برای نیروی نظامی و حرکت‌های اجتماعی و سیاسی مستقل بوده‌اند. کارکرد اخیر در مورد غزنویان مصداق دارد، چنانکه از معدود سلسله‌هایی محسوب می‌گردد که شالوده تأسیس حکومت آنان، بر پایه تجارت بردگان در مسیر جاده ابریشم بوده است. این تحقیق در پی پاسخ به این پرسش است که تجارت در جاده ابریشم چه تأثیری بر ظهور و تحرک اجتماعی سرداران ترک؛ به ویژه امیر سبکتکین غزنوی داشته است؟ پاسخ را بر مبنای این فرضیه قرار دادیم، که عوامل اقتصادی و تجاری در ظهور و نیز تحرک اجتماعی سرداران ترک غزنوی تأثیر عمده‌ای داشته است. یافته‌ها حاکی از آن است که جاده ابریشم به دلیل عبور از میان قبایل صحراگرد که برده‌فروشی میان آنان رواج داشت، به‌ویژه از گذرگاه بَرسخانیان در نُوشَجَان از سرحدات ماوراءالنهر، بستر مناسبی برای نقش توأمان سپاهیان مسلمان و بازرگانان در خرید و فروش و تأمین نیروی کارزار بردگانی چون سبکتکین و دیگر غلامان فراهم آورده بود. از طرفی گسست اقتصادی غلامان از دولت سامانی و وابستگی اقتصادی به رهبران نوپای متجانس خویش، به‌ویژه در مورد آلبتکین و سبکتکین، زمینه تحرک اجتماعی آنان را در جهت بنیان دولتی مستقل فراهم آورده بود.

واژگان کلیدی: غزنویان، جاده ابریشم، ماوراءالنهر، تجارت، سرداران ترک، تحرک اجتماعی

Abstract

Geographical factors are the basis of many political events and social movements, while the Silk Road as an independent geographical factor has always been associated with many political, cultural and commercial transitions. These events include the facilitation of the transfer of commercial goods, in particular the transfer of slaves to the Muslim world, which as human commodities have been the ornament of the court of kings, caliphs and Aristocratic assemblies, as well as other incentives for independent military and social and political movements. The latter function applies to the Ghaznavids, as they are one of the few dynasties whose foundations were based on the slave trade on the Silk Road. This study seeks to answer the question of how the trade in the Silk Road has had an impact on the emergence and social mobility of the Turkish commanders, especially Amir Sabuktigin Ghaznavid? We formulated the answer on the premise that economic and commercial factors have had a major impact on the emergence and social mobility of the Ghaznawi Turkish commanders. Findings suggest that the Silk Road was a crossroad between the deserted tribes and the slave trade, especially through the Borskhanian crossing in the Noushajjans from the Transoxania frontier, which created a suitable platform for the role of both Muslim troops and merchants in buying and selling. It provided funding for the slave campaign, such as Sabuktigin and other slaves. On the other hand, slaves' economic break from the Samanids government and their economic dependence on their nascent homogenous leaders, especially in the case of Albetigin and Sabuktigin, provided the basis for their social mobility towards an independent state.

Keywords: Ghaznavids, Silk Road, Transoxania, Trade, Turkish Commanders, Social Mobility

*نویسنده مسئول مکاتبات: سجاد کاظمی (۰۹۱۹۴۳۹۵۶۸۳) (sajad.kazemi1984@yahoo.com)

مقدمه

اروپاییان شبکه‌ای از راه‌های ارتباطی که چین را به آسیای میانه، هند، ایران، غرب آسیا (بغداد) و اروپا وصل می‌نمود «راه ابریشم» نامیده‌اند. این عنوان را برای اولین بار در نیمه دوم قرن نوزدهم میلادی یک جغرافیدان آلمانی به نام فردیناند فون ریشتوفن[1] به استناد ابریشم به‌عنوان عمده کالای تجاری چین به سایر نواحی برای راه ارتباطی خشکی فرا آسیایی به غرب اطلاق نموده بود (فولتس، ۲۰۰۶: ۲-۱)، زیرا که پیش از این در منابع تاریخی به‌طور مشخص ذکری از راه ارتباطی ابریشم به میان نیامده است. از منابع جغرافیایی جهان اسلام چنین برمی‌آید که بخشی از این راه را تحت عنوان «راه بغداد» یا «راه خراسان» توصیف کرده‌اند که بغداد را به ری، نیشابور، مرو، آمل جیحون، بخارا، سمرقند و زامین وصل می‌نمود و از اینجا دو شاخه می‌گردید: یکی تحت عنوان «راه چاچ» (معرب آن شاش= تاشکند) بود که به اسپیجاب، طراز و نوشجان سفلی در سواحل سیحون سفلی می‌رفت و دیگری «راه فرغانه» بود که از سواحل سیحون علیا به اوزکند، نوشجان علیا و چین منتهی می‌گردید (قدامه، ۱۳۷۰: ۵۵-۴۵، ابن‌خردادبه، ۱۸۸۹: ۲۹-۲۳، ابن‌رُسته، ۱۳۶۵: ۱۹۹-۱۹۲، لسترنج، ۱۳۷۷: ۵۰۵، ۵۰۲، ۴۶۰-۴۵۷، حاتمی، ۱۳۹۶: ۱۴-۱۳). در شرق نیز نقطه شروع این راه از شهر «چانگ آن» چین بود که به شهر «تون هانگ» و از آنجا به تورفان، کوه‌های تیان‌شان، کاشغر، اوزکند و فرغانه، سمرقند و بخارا در بلاد ماوراءالنهر می‌رسید. ضمن آن‌که راه‌های فرعی متعددی از شهرهای آسیای میانه بدان وصل می‌شد. بدین‌سان از چین تا بغداد، شهرهای بلاد ماوراءالنهر و خراسان مرکز ثقل شبکه‌ای از راه‌های ارتباطی بود که کاروان‌های تجاری، به‌ویژه سغدیان (تجار سمرقند و بخارا) و خراسانیان کالاهای تجاری خود ازجمله ابریشم، برده، البسه، فیروزه، ظروف چینی، کاغذ، مُشک، اسب، گوسفند و دیگر کالاها را در این مسیر مبادله می‌کردند. در این بین یکی از کالاهای تجاری پرسود جاده ابریشم بردگان بودند که تجار ماوراءالنهر و خراسان و بعضاً در دوره فتوح اسلامی دوشادوش غازیان (به‌ویژه با انتقال مرزهای دارالکفر از جیحون به سیحون) بردگانی از قبایل مجاور در مرزهای شرقی و شمالی این بلاد یعنی قبایلی چون غزان، خَرلخان (قرلقان)، تغزغزان، کَیماک، قبچاق، خرخیز، تاتار، تُخس، چِگِل، بَجَناک، تُرکَش، یغما، خزر، اُیغور و بَرسخانیان که بر سر شبکه‌ای از راه‌های ارتباطی جاده ابریشم بوده‌اند، خریداری و مبادله می‌کردند. بنیان‌گذاران حکومت غزنوی که ریشه در این بلاد دارند، درنتیجه کنش‌های توأمان سیاسی و تجاری در طول جاده ابریشم، به‌ویژه با انتقال و تربیت آن‌ها در ماوراءالنهر از بردگی و غلامی صرف، به‌جایگاه «حاجب الحجاب»، «سپه‌سالاری» و سپس حکومتی مستقل دست‌یافتند.

پیشینه پژوهش

در زمینه تجارت بردگان و به‌کارگیری آنان در جهان اسلام فراوان کار شده است. ازجمله پایان‌نامه کارشناسی ارشد هاجر کریمی تحت عنوان *بررسی وضعیت تجارت برده در ماوراءالنهر در قرون سوم و چهارم هجری* که به بخشی از مقاله حاضر، به‌ویژه دلایل رونق تجارت برده در ماوراءالنهر اشاره رفته است، اما فاقد ریشه‌یابی منسجم و مستدل از خاستگاه تجاری و جغرافیایی سردمداران غزنوی است. همین خلأ در کتاب *جایگاه سیاسی غلامان در تاریخ ایران* از بشری دلریش نیز مشهود است، ضمن این‌که در بحث عوامل مؤثر بر تجارت بردگان از این اثر استفاده گردیده است. در کتب تألیفی چون *زندگی و زمانه سلطان محمود غزنوی* اثر محمد ناظم، *تاریخ غزنویان* اثر باسورث، *غزنویان از پیدایش تا فروپاشی* اثر ابوالقاسم فروزانی و دیگر منابع از این دست نیز تأکید بر خاستگاه سیاسی و نظامی غزنویان بوده و خاستگاه تجاری آنان و اهمیت تأثیر تجارت کم‌تر مورد بحث و تحلیل قرار گرفته است. بنابراین، در این جُستار سؤال اصلی این است که تجارت برده در جاده ابریشم چه تأثیری بر ظهور و تحرک اجتماعی و سیاسی سرداران ترک غزنوی داشته است؟ باوجود پژوهش‌های متعدد در زمینه تجارت در جاده ابریشم و نیز تاریخ غزنویان و تجارت بردگان در جهان اسلام، به‌طور مفصل و مجزا کم‌تر به این موضوع پرداخته شده است. در همین راستا بررسی عوامل مؤثر بر رونق تجارت بردگان در

1. Ferdinand von Richthofen (1833 . 1905)

جاده ابریشم و نیز بررسی مؤلفه‌های پیوند میان غلامان غزنوی در حرکت اجتماعی آنان در بنیان دولتی مستقل از سامانیان نیز از دیگر اهداف این مقاله است.

روش پژوهش

این جُستار در ردیف تحقیقات تاریخی است و به اصطلاح موضوعی است معیّن، که در گذشته طی یک فرایند رخ داده است و سعی بر این دارد تا تأثیر عنصر تجارت بر جریان ظهور غلامان ترک (غزنوی) در دربار سامانیان و هم تأثیر مؤلفه‌های اقتصادی بر تحرکت سیاسی و اجتماعی آنان مستقل از دولت متبوع خویش را مورد واکاوی قرار دهد. بنابراین، روش‌شناسی این تحقیق، صرفا بر پایه شناخت روایی یا نقلی است؛ یعنی بر پایه مواد تاریخی، به ویژه روایات و اقوال مورخان استوار است که اساس دانش تاریخ را شکل می‌دهد. روش گردآوری داده‌ها نیز به شیوه کتابخانه‌ای است که با رویکردی توصیفی و تحلیلی به موضوع و مسئله تحقیق پرداخته است.

زمینه‌های تاریخی رونق تجارت بردگان در جاده ابریشم با تأکید بر نقش غازیان مسلمان و تجار

بردگی و برده‌داری از دیرباز در اکثر جوامع وجود داشته است. به دنبال تکامل ابزار تولید، بردگان نیز برای مالک در حکم ابزار کار تلقی شدند، به‌طوری‌که فیلسوفانی چون ارسطو نیز این باور را ترویج دادند که: «برده ابزار جاندار است[...]» (ارسطو، ۱۳۷۷: ۱۱-۱۰). تمدن اسلام نیز بی‌تأثیر از این جریان نبود. ازنظر ماخت: «در قرون‌وسطی جهان اسلام به‌عنوان بزرگ‌ترین جامه برده‌دار، جای امپراتوری روم را گرفت» (ماخت، ۱۳۹۴: ۲۹)، اما آموزه‌های اسلام، برده‌داری را ترویج ننموده و برده‌گیری به اقتضای شرایط نظامی و اقتصادی منافی با مبانی اسلام در اشکال مختلف گسترش پیدا کرد. در قرآن به‌صراحت بر آزادی اسرا تأکید شده است (محمد: ۴). از دیدگاه حنفی و شافعی که به مذاهب رسمی نواحی شرق درآمدند و نیز کتب حدیث به تأسی از قرآن «استرتاق» یعنی برده‌گیری را نفی کرده و در باب «عتق» یعنی آزادی بردگان در قبال فدیه، کفاره گناهان، ثواب اخروی و رضای خدا تأکید شده است (بخاری، ۱۳۸۸: ۵۳۰/۲، ۴۵۳، ۱۵۹؛ مسلم بن حجاج، ۱۳۹۰: ۷۳۰/۲، ۷۴؛ شافعی، ۱۴۲۳ق: ۳۲۵-۳۲۴، طواق آخوند، ۱۳۸۶: ۲۰۳-۲۰۱).

در قرآن، سنت و در نظر فقها و محدثان، پرداخت فدیه با هدف آزادی بردگان بود، اما میل غالب در جهت خرید با هدف فروش و به‌کارگیری بردگان پیش رفت. در ابتدا نیز تمایل چندانی برای نگه‌داشتن بردگان وجود نداشت. خلیفه عمر از شر فرزندان اسیران جلولاء به خدا پناه برده بود (دینوری، ۱۶۳:۱۳۷۱) و گفته بود: «خوش ندارم که بردگی بر عرب معمول گردد» (یعقوبی، ۱۳۷۱: ۲۰/۲). اما در عمل شرایط به‌گونه‌ای پیش رفت که سپاهیان مسلمان در عمل به قرآن و نظر فقها که در حال تکوین بود اغماض نمودند. گستردگی دامنه فتوحات، اسیران بی‌شمار، فقدان تشکیلات و مراکز نگه‌داری اسیران و مهم‌تر کشف سودآوری حاصل از خرید و فروش هم توسط سپاهیان و هم تجار (غیر از فدیه) که راه برون‌رفت از بحران اسیران بود در رواج برده‌گیری مؤثر واقع گشت؛ بەویژه، زمانی که خاندان اموی خویشتن‌داری اسلامی را کنار گذاشته و دامنه فتوحات آنان نیز به بالاترین حد خود رسیده بود.

در همین زمان بود که سپاهیان مسلمان منطقه ماوراءالنهر را درنوردیده و بر شاهراه‌های بین‌المللی چین به آسیای میانه مسلط گشته و این مناطق به یکی از عمده‌ترین مراکز تأمین، تربیت، تجارت و انتقال بردگان به جهان اسلام درآمده بود. منابع عمومی، نقش امویان، عباسیان و به‌تبع دولت‌های محلی ایرانی را در اسارت و به بردگی کشیدن مردمان دارالکفر به‌تفصیل شرح داده‌اند. گزارش‌های تاریخی حاکی از آن است که در این زمان تجار دوشادوش سپاهیان در نبردها حضور داشتند. طبری ذیل حوادث سال ۱۱۲ق از حضور تجار در جنگ با ترکان می‌گوید که وظیفه‌شان انتقال اسیران زن و کودک در سمرقند بود (طبری، ۱۳۷۵: ۴۱۳۲/۹). موقعیت ارتباطی ماوراءالنهر به دلیل نقطه تلاقی جاده ابریشم، امتیاز ویژه‌ای بود که مردمان آن تجارت‌پیشه بار آیند، به‌طوری‌که در تقسیم‌بندی طبقات اجتماعی تجار در کنار اشراف و عامه مردم جزو طبقات سه‌گانه بودند (فرای، ۱۳۹۲: ۱۱۵؛ بارتولد، ۱۳۵۸: ۹۷)؛ جایگاهی که حتی هنگام برخورد فاتحان مسلمان عرب نتوانستند آن را نادیده بگیرند. در یک مورد بکیر بن‌وشاح (حک: ۷۴-۷۲ ق بر خراسان) برای

ادامه غزا «از مردان و بازرگانان سغد وام گرفت»(طبری، ۱۳۷۵: ۳۶۵۰/۸). چنین به نظر می‌رسد چون بردگان جزو غنائم جنگی محسوب می‌شدند و سپاهیان که درگیر فتوحات بودند شرایط نگهداری آنان را نداشتند؛ بنابراین، ساده‌ترین راه آن بود که در ازا دریافت وجه یا کالای مورد نیاز، آنان را در اختیار تجار قرار دهند. این روند در دوره خلافت عباسیان نیز تداوم داشت، با این تفاوت که طی قرون دوم و سوم هجری اسلام در این منطقه دین غالب گردید و مرزهای دارالکفر از جیحون به سیحون منتقل گشت و خلافت عباسی و دولت‌های تابع نوظهور برای تأمین نیروی انسانی مورد نیاز خود در حوزه‌های مشخص از بردگان ترک بهره جستند.

بردگانی که از اقصا نقاط دنیا وارد می‌شدند با استفاده از تعبیر آدام اسمیت بیش‌تر در امور «غیر مولد»، یعنی امور نظامی، نگهبانی، خانه‌داری و تفنن‌های دیگر به کار گرفته می‌شدند که: «در هیچ کالای قابل‌فروش و یا شیء پر دوامی متبلور نمی‌شد» (اسمیت، ۱۳۵۷: ۲۷۰). برخلاف نظر پطروشفسکی مبنی بر رواج «نظام اقتصادی برده‌داری» یعنی به‌کارگیری بردگان در امر تولید (پطروشفسکی، ۲۵۳۶: ۳۰-۲۹) در جامعه مسلمان نظام مورد نظر چندان رواج پیدا نکرد، زیرا اولاً اقتصاد فئودالی در جامعه اسلامی رشد ننمود و درآمدهایی کشاورزی نیز که به دست حاکمان مسلمان می‌رسید، حاصل دست‌رنج کشاورزان و صاحبان املاک بود، نه کار بردگان بر روی زمین؛ دوم آن‌که قاطبه به‌کارگیری بردگان در امور نظامی و خواجگان و کنیزان در امور خانه‌داری و درباری بوده است.

در دوره عباسیان تفاوت حائز اهمیت این بود که تأمین بردگان بیشتر از طریق دادوستد انجام می‌شد. گفته می‌شود منصور (۱۵۸-۱۳۶ق) نخستین خلیفه‌ای بود که در جستجوی بردگان ترک برآمد (Pipe, 1981: 145، مقایسه شود با: بلاذری، ۱۳۳۷: ۵۵۹). به نقل یعقوبی در شهر بغداد: «از باب‌الشام تا جسر دجله بازاری وجود دارد که محله‌ای معروف به «سرای بردگان» آنجا بود که بردگان منصور خلیفه بودند که از نواحی مختلف خریده می‌شدند»(یعقوبی، ۱۳۵۶: ۲۰). در زمان خلافت مأمون نیز، اما به دستور معتصم تاجری به نام جعفر خشکی برای خرید بردگان ترک نزد نوح بن‌اسد به سمرقند رفته بود. این تاجر می‌گوید: «هرسال جماعتی از آنان را نزد وی می‌آوردم تا آن‌که در زمان مأمون در حدود سه هزار غلام از ایشان برای وی فراهم گشته بود»(همان: ۲۹؛ مقایسه شود با: مسعودی، ۱۳۷۴: ۴۶۶/۲). طولون ازجمله آنان بود که بلافاصله فرزندش احمد به سال ۲۵۴ق در مصر دولت مستقلی از خلافت تشکیل داده بود (ابن‌جوزی، ۱۴۱۲ق: ۲۳۱/۱۲-۲۳۰). انتقال این بردگان از طریق جاده ابریشم، به‌ویژه راه سمرقند . بخارا . بلخ . مرو . نیشابور . ری . بغداد صورت می‌گرفت. وفور بردگان چنان بود که در این شهرها محل‌های مخصوصی برای خرید و فروش آنان اختصاص داده‌می‌شد، چنان‌که در مورد بغداد اشاره رفت و یا «کوی برده‌فروشان» بلخ که نظامی از آن یاد کرده است (نظامی عروضی، ۱۳۲۷: ۹۸). عواید تجارت برده در بازارهای اسلامی نیز چنان بود که ابودلامه از شاعران این دوره گفته بود: «اگر زندگی شیرین و آرامی می‌خواهی، شعر را ترک کن و برده‌فروش باش» (ابوالفرج‌اصفهانی، ۱۴۱۵ق: ۴۱۷/۱۰). گذشته از این، تشکیل «دیوان غلامان» (یعقوبی، ۱۳۵۶: ۴۰) از اهمیت حضور و وفور آنان می‌گوید.

در این زمینه دولت‌های طاهریان (۲۵۹-۲۰۵ق)، سامانیان (۳۸۹-۲۷۹ق) و تجار آن مناطق نقش عمده‌ای در انتقال بردگان به دستگاه خلافت داشتند. نقل است عبدالله بن طاهر (۲۳۰-۲۱۳ق) با مشارکت سامانیان به مناطقی از سرزمین غزان لشکر کشید که پیش از وی هیچ‌کس به آنجا دست نیافته بود (بلاذری، ۱۳۳۷: ۶۰۱). طی این لشکرکشی‌ها هم ترکان را وادار به عقب‌نشینی کردند و هم این‌که از این رهگذر تعداد فراوانی از آنان را از طریق غزا و یا دادوستد به بردگی گرفتند. چنان‌که نقل است وی در کنار سایر مخارج: «هرسال صد بنده بخریدندی از پانصد درم تا چهارصد درم...» (تاریخ سیستان، ۱۳۶۶: ۳۲). اما نقش سامانیان در این زمینه پر رنگ‌تر بود. آنان سیاست تهاجمی‌تری در قبال ترکان در پیش گرفته و نیز به ارزش تجاری

این کالای «ناطق»[1] پی برده بوده‌اند؛ زیرا تعرفه‌های گمرکی سنگینی بر انتقال بردگان وضع کرده‌اند. به گفته مقدسی وارد کردن بردگان فقط با مجوز ویژه دولت ممکن بود و بین ۱۰۰-۷۰ درهم اخذ کرده و بهای متوسط یک برده ترک نیز در حدود ۳۰۰درهم بوده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۴۹۹). تفسیر باسورث به‌جا خواهد بود که در این دوره منافع اقتصادی صحرای ترکستان در مقابل شهرهای ثروتمند ایران ناچیز بود، از این‌رو در صورت حمله به شرق: «عمده غنیمتی که به دست می‌آمد برده بود[...]» (باسورث، ۱۳۷۲: ۲۹).

اسماعیل بن احمد (۲۹۵-۲۷۹ق) یک سال پس از احراز سلطنت در نقش یک «غازی» به ترکستان لشکر کشید شهر طَراز (تَلَس) از گذرگاه‌های جاده ابریشم در سرحد ماوراءالنهر را بگشود و «ده هزار کس اسیر گرفته»(طبری، ۱۳۷۵: ۶۶۵۵/۱۵) بود[2] که به نظر می‌رسد حضور آنان به رونق خرید و فروش بردگان نیز می‌انجامید. اهمیت بردگان در دستگاه حکومت سامانی از آنجا پیدا است که به هنگام پرداخت حقوق نسبت به خاصان، سران لشکر و دیگر کارگزاران در اولویت بودند (ابن‌حوقل، ۱۳۶۶: ۱۹۸). چنین به نظر می‌رسد در اینجا بردگانی که دارای جایگاه سیاسی و نظامی بوده‌اند، مورد نظر ابن‌حوقل بوده است. اندوخته ثروت نیز بعداً مکمل قدرت سیاسی و نظامی؛ در حرکت سیاسی و اجتماعی آنان مستقل از دولت سامانی مؤثر واقع گشت که در مورد غزنویان شرح آن خواهد آمد.

بنابراین، در سایه غازی‌گری دولت‌های محلی و نقش تجار؛ تجارت برده در جاده ابریشم، بویژه از محل استقرار قبایل ترک در سرحدات شرقی تا شهرهای اقلیم ماوراءالنهر، سپس در خراسان و بغداد بسیار رونق گرفته بود. تجار سغدی تجارت جاده ابریشم؛ بویژه مسیر ترکستان تا چین را در دست داشته‌اند. اینان در راستای فعالیت‌های خود از تأسیس مهاجرنشین‌های تجاری در سرزمین‌های دور نیز بهره گرفته‌اند. بارتولد به نقل منابع چینی اشاره می‌کند که آنان یک مرکز تجاری در کرانه رود «لُب . نُر» دایر کرده بودند (بارتولد، ۱۳۵۸: ۲۱۲). اشاره ابن‌خردادبه به علاقه‌مندی تجار به اسکان در سرزمین «شیلا» نیز حاکی از تأسیس مهاجرنشین‌هایی در شرق دور بود. به‌علاوه در خود چین، عده‌ای تجار سغدی در شهرهای «دونهانگ»، «جیوکوان»، «گوزنگ»، «لانژو» و «لویانگ» ساکن شدند، آنان همچنین در سواحل تاریم شهر «کایمو» را تأسیس کردند. آثاری از فعالیت‌های تجاری آنان در دونهانگ چین و ناحیه تورفان کشف شده، چنانچه نام چینی «کنگ» منطبق بر سمرقند فرض شده است (Ashurov, 2013: 42-44). به‌علاوه در سنگ‌نبشته‌های «اورخون» متعلق به ترکان اوغوز قرن دوم/هشتم سغدیان تحت عنوان «سغداق» ذکر شده‌اند (بارتولد، ۱۳۷۶: ۹۸)، کاشغری نیز تحت همین عنوان از حضور آنان در شهر بلاساغون در حوزه رود «چو» از بلاد ترکان یاد کرده (کاشغری، ۱۳۷۵: ٦٦٧) که حکایت از تسلط آنان بر شبکه راه‌های ابریشم و تجارت فراگیر آنان در میان قبایل ترک و سرزمین‌های شرقی بوده است.

بنابراین، بی‌دلیل نیست که جغرافی‌دانان شهرهای مسیر جاده ابریشم چون اسپیجاب، شاش، فرغانه، خجند، خوارزم، سمرقند، بخارا با توابع را به‌عنوان مهم‌ترین مراکز برده‌فروشی برشمرده‌اند: «برده از ترکستان نخست به ماوراءالنهر افتد،[...] (ازجمله) وَخّان و سفینه (شقنیه) و این هر دو کافرستان است غلام و کنیزک از آنجا آرند» (اصطخری، ۱۳۴۰: ۲۲۳؛ ابن‌حوقل، ۱۳٦٦: ۲۰۴؛ جیهانی، ۱۳٦۸: ۱۷۸). تجار خوارزمی نیز علاوه بر خرید بردگان صقلابی، بلغاری و خزری، به خرید و فروش بردگان ترک نیز مبادرت می‌کردند (ابن‌حوقل، ۱۳٦٦: ۲۱۰)، در فرغانه و اسپیجاب نیز بردگان ترک بسیار بودند (مقدسی، ۱۳٦۱: ۴۷۷، حدودالعالم، ۱۳٦۲: ۱۱۷، ۱۱۲). سمرقند و بخارا نیز با شهرهای تابع از مراکز عمده تجارت با بلاد شرقی بودند، بهویژه سمرقند که محل التقا و تقسیم شبکه راه ابریشم بود. توصیف منابع از این شهر به‌عنوان «فُرضه ماوراءالنهر» (اصطخری، ۱۳۴۰: ۲۴۸، جیهانی، ۱۳٦۸: ۱۸۷)، «پایگاه بازرگانان» (مقدسی، ۱۳٦۱: ۴۷، جیهانی، ۱۳٦۸: ۱۸۷)، «گلوگاه ترک» (یعقوبی، ۱۳۵٦: ٦۹) و «دروازه چین»

---

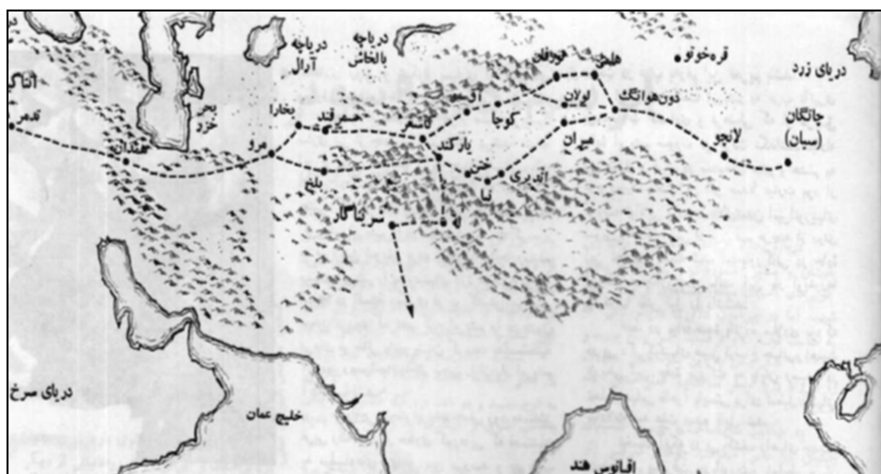
۱. تعبیر نظامی عروضی (۱۳٦۴: ۷۳).

۲. نقل است در این فتح پانزده هزار نفر را به بردگی گرفت و ده هزار نفر را به قتل رساند (مسعودی، ۱۳۷۴: ٦۳۹/۲). نرشخی نیز تنها به ذکر غنیمت گرفتن امیر اسماعیل اکتفا کرده است (نرشخی، ۱۳٦۳: ۱۱۹).

(مقدسی، ۱۳۶۱: ۴۰۲) ازاین‌جهت حائز اهمیت است، زیرا راه‌های شرق به اینجا منتهی می‌شد: «کالاها از راه‌ها هرچند دور بدآنجا آورده‌می‌شود و از آنجا به شهرها برند» (همان، جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۸۷). شاید همین درآمدهای حاصل از کالاهای ترانزیتی در سمرقند بود که آن را «شهر فربه» خوانده‌اند (کاشغری، ۱۳۷۵: ۶۹۳) و به گفته مقدسی شرایط برای یک «زندگانی مرفه» در آنجا فراهم بود (مقدسی، ۱۳۶۱: ۴۰۲). به‌علاوه کشف خانه‌های مسکونی مزین به نقاشی‌های مجلل طی بررسی‌های باستان‌شناسی (Fedorov- Davydov, 1983: 395) و نیز کشف درهم‌های آن در اروپای شرقی و شمالی (Kovalev, 2002: 198-199) از اهمیت تجارت گسترده در این شهر حکایت دارد. به گزارش منابع تاریخی، این شهر مهم‌ترین مرکز تربیت و دادوستد بردگان بود که بیش‌ترین و بهترین آن در اینجا تربیت می‌شد (مقدسی، ۱۳۶۱: ۴۰۱؛ جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۸۷). نقل است که عبدالله بن طاهر (۲۳۰. ۲۱۳ق) به کارگزاران خویش دستور داد: در کنار خرید «اسب طخاری»، «قاطر بردعی» و «خر مصری»؛ «بردگان سمرقندی» را نیز بدون تأمل خریداری کنید (ثعالبی، بی‌تا: ۱۲۷-۱۲۶). به نظر می‌رسد مهم‌ترین دلایل رونق دادوستد برده در سمرقند قرار گرفتن این شهر در محل تلاقی راه‌های بین‌المللی ابریشم بود و دیگر آن‌که به‌عنوان مرکز سیاسی، مراکز آموزشی تربیت بردگان نیز در آنجا دایر شده بود.

بخارا دیگر مرکز مهم تجاری سغدیان به دلیل قرار گرفتن در سرحد خراسان دروازه جهان غرب محسوب می‌شد. اجناس این شهر به شام، مصر و روم صادر می‌گردیده است (نرشخی، ۱۳۲۶۳: ۲۸). همچنین پارچه‌هایی از اینجا در کلیساهای اروپا (Dode,2016: 213) و گورهای قفقاز (Ierusalimskaia,1972: 6) به‌دست‌آمده که اهمیت تجارت میان ماوراءالنهر و بیزانس از طریق جاده ابریشم را نشان می‌دهد. تداوم این جنبه از رونق تجارت در بخارا بود که مسلمانان عنوان «مدینه‌التجار» را به آن اطلاق نمودند (نرشخی، ۱۳۶۳: ۲۹). این شهر نیز همچون سمرقند در مسیر جاده ابریشم یکی از مراکز دادوستد و تربیت بردگان بوده است، چنان‌که گفته می‌شود دارای بازارهای معینی بود که هرچند وقت دایر می‌شد و ازجمله کالاهای مورد دادوستد، بردگان بودند (ابن‌حوقل، ۱۳۶۶: ۲۱۷). امیر اسماعیل سامانی در اینجا سرای «جوی مولیان» یا «جوی موالیان» را برای اقامت بردگان خویش اختصاص داده بود (نرشخی، ۱۳۶۳: ۳۹). شهر طواویس از توابع بخار یکی دیگر از مراکز تجارت بردگان بود. به گفته منابع علت توانگری این شهر درآمدهای کشاورزی نبوده، بلکه حاصل از تجارت بوده است، زیرا این آبادی در حدفاصل شاه‌راه تجاری ابریشم در سمرقند-بخارا قرار داشت. آمدوشد و اسکان تجار در این محل باعث ارتقاء بازار محلی به شهر ارتباطی پررونقی شده بود. در بازار «طواویس» حتی بردگان معیوب نیز خریدارانی داشتند، به‌ویژه تجار فرغانه و چاچ که از فروش کالاهای خود (احتمالاً ازجمله بردگان) در این شهر با منفعت بسیار به دیار خود برمی‌گشتند (نرشخی، ۱۳۶۳: ۱۷.۱۸).

بنابراین، نقش دیرینه تجار در مسیر جاده ابریشم مضاف بر نقش غازیان و دولت‌های محلی مسلمان بر رونق تجارت بردگان و تأسیس مراکز آموزشی آنان می‌افزود. در این خصوص نظام‌الملک می‌گوید: «غلامان را به همه روزگار قدیم در پرورش و مرتبت ایشان از آن روز که بخریده‌اند تا آن روز که پیر شده‌اند ترتیبی بوده است پسندیده...»(نظام‌الملک، ۱۳۷۸: ۱۴۰). منظور وی دوران سامانیان بوده که در ادامه به شیوه آموزش و ترقی بردگان، به‌ویژه برای تصدی امور نظامی و درباری اشاره کرده است. ابن‌حوقل گزارشی به دست می‌دهد که برخی این بردگان ساز و آلت سماع آموخته و در خانه‌های بزرگان و اعیان ماوراءالنهر و خراسان در دوره سامانی به‌وفور یافت می‌شده‌اند (ابن‌حوقل، ۱۳۶۶: ۱۸۵). به زعمی «جوی مولیان» امیر اسماعیل سامانی در بخارا که پیش‌تر اشاره رفت یکی از آموزشگاه‌هایی تربیت بردگان بود که نظام‌الملک اشاره کرده بود (خلعتبری و دلریش، ۱۳۸۵: ۵۹.۶۰، کریمی، ۱۳۸۹: ۳۳).



نقشه ۱. راه‌های اصلی جاده ابریشم (مایونگ، ۱۳۶۳: ۲۳)

تأثیر تجارت بردگان در جاده ابریشم بر ظهور آلبتکین و سبکتکین غزنوی

اطلاعات ما در خصوص خرید بردگانی چون آلبتکین (حک: ۳۵۲-۳۵۱ق) و سبکتگین (حک: ۳۸۷-۳۶۶ق) نخستین بانیان حکومت غزنوی اندک است، اما در فضایی که ترسیم شده، این امر صورت گرفته است. آلبتکین که نخستین سنگ بنای حکومت غزنویان را مستقل از سامانیان در سال ۳۵۱ق در شهر غزنه بنا نهاد؛ اطلاع چندانی از خاستگاه، خرید و انتقال او و به دربار سامانی وجود ندارد. برخی محققان به استناد «سیاست‌نامه» تولد او را سال ۳۱۴ق، یعنی در زمان سلطنت نصر بن احمد (۳۳۱-۳۰۱ق) ذکر کرده‌اند (آل‌داوود، ۱۳۷۴: ۶۴۷/۱) که صحیح به نظر نمی‌رسد. نظام‌الملک اشاره می‌کند که آلپتکین برده سامانیان بود و در سن سی و پنج سالگی پس از طی مراحل آموزشی در سال ۳۴۹ق زمان امارت عبدالملک بن نوح (۳۵۰-۳۴۳ق) به مقام سپه‌سالاری دست‌یافت (نظام‌الملک، ۱۳۴۷: ۱۴۱). ازآنجاکه سال وفات او (۳۵۲ق) بود، طبق این برآورد هنگام مرگ سی و هشت ساله بود که با دیگر گزارش‌های تاریخی تناقض دارد. به نقل شبانکاره‌ای هنگامی‌که او در سال ۳۵۰ق قصد ترک سامانیان به سمت غزنه را داشت در میان لشکریان حامی خویش، خود را فردی سالخورده توصیف کرده است که با گزارش نظام‌الملک مغایرت دارد: «من مردی پیرم (هشتاد ساله) و خدمت دو پادشاه بزرگ چون اسماعیل و چون احمد کردم[...]»(شبانکاره‌ای، ۱۳۸۱: ۳۰/۲). ذکر بندگی برای نخستین امیران سامانی نیز گزارش تولد او به سال ۳۱۴ق را نقض می‌کند. گزارش دیگر از شبانکاره‌ای (همان: ۲۹/۲) مبنی بر این‌که: «آلبتکین غلامی قدیمی بود»، حکایت از این دارد که او در زمان اسماعیل بن احمد به بردگی گرفته شد. این موضوع را ابن‌بابا (۱۳۷۲: ۴۳۹ ضمیمه تاریخ غزنویان) از مورخان متقدم نیز به‌صراحت آورده است که: «آلبتکین خود از غلامان اسماعیل بن احمد بود». فصیحی‌خوافی مورخی متأخرتر نیز تاریخ تولد او را سال ۲۶۷ق ذکر می‌کند که گزارش‌های مقرون به صحت ابن‌بابا و شبانکاره‌ای را تکمیل می‌کند (فصیحی‌خوافی، ۱۳۸۶: ۳۹۱/۱؛ نک: فروزانی، ۱۳۹۳: ۵۵-۴۸).

پیش از این اشاره رفت که اسماعیل بن احمد (۲۹۵-۲۷۹ق) در سال ۲۸۰ق و همین‌طور ۲۹۱ق حملاتی به ترکستان داشته و در شهر طَراز (تَلَس) یکی از محل گذرگاه‌های جاده ابریشم بیش از ده هزار نفر را به بردگی گرفته بود که به نظر می‌رسد آلبتکین و دیگر غلامان تأثیرگذار نظیر سیمجور (تاریخ سیستان، ۱۳۶۶: ۲۹۳) و بارس (ابن‌مسکویه، ۱۳۷۶: ۶۴/۵) طی این حملات به بردگی او درآمده بودند. در صورت اسارت آلبتکین در سال ۲۸۰ق او نوجوانی سیزده ساله بود و اگر در سال ۲۹۱ق یا احیاناً توسط تجار به امیر اسماعیل و یا فرزندش احمد بن‌اسمعیل فروخته شد، کما این‌که نظام‌الملک بر مورد اخیر تأکید دارد (نظام‌الملک، ۱۳۴۷: ۱۴۵)، او جوانی کمتر از بیست و پنج سال بوده که به‌عنوان یک برده موروثی از نوجوانی تا کهنسالی در خدمت چهار تن از امیران سامانی مراحل ترقی را طی نموده بود. مستوفی همچون شبانکاره‌ای اطلاعات نادری در مورد وی به دست

می‌دهد که در منابع متقدم مسکوت مانده است. او اشاره می‌کند که آلبتکین ازجمله غلامان احمد بن اسماعیل بود، اما در جریان قتل امیر توسط غلامانش، وی «هنوز نامدار نشده بود» (مستوفی، ۱۳۶۴: ۳۷۹-۳۷۸). ازآنجاکه قاتلان امیر سامانی بعد اقدام خویش مورد پیگرد واقع شدند، حاکی از این است که او از غلامان وفادار بوده است و پیشرفت وی در دوره بعدی مؤید آن است.

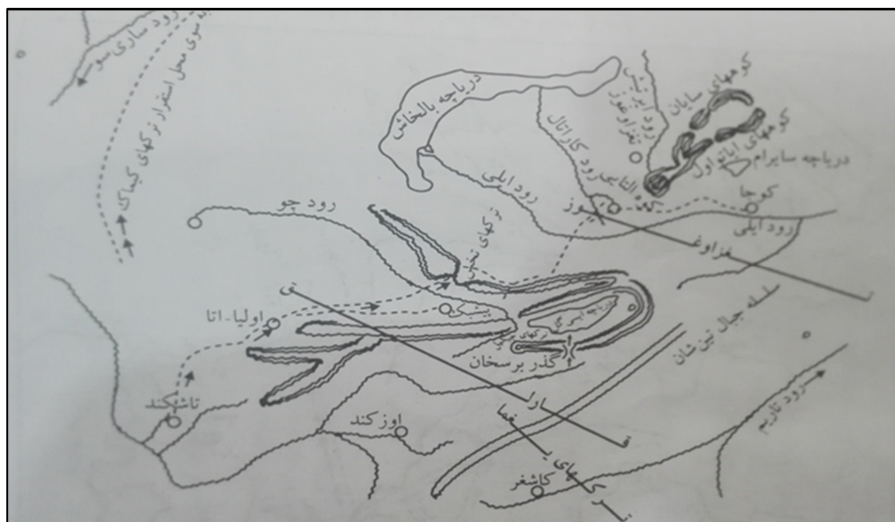


نقشه ۲. راه ابریشم در ماوراءالنهر، خراسان و نواحی مرکزی ایران (فرنود، ۱۳۹۰: ۸۵)

در اینجا، نکته حائز اهمیت خاستگاه جغرافیایی بردگان و انتقال آنان از طریق جاده ابریشم بود. مناسبات تجاری قبایل صحراگرد با شهرنشینان بعضاً به اسکان دائمی آنان در شهرهای مرزی ماوراءالنهر نیز می‌انجامید که یکی از منبع تأمین بردگان مورد نیاز غازیان و تجار بوده است. جغرافی‌دانان ولایات اسپیجاب، چاچ (شاش) و فرغانه در سرحدات شرقی ماوراءالنهر که محل تلاقی گذرگاه‌های جاده ابریشم بود را از مراکز تجاری با ترکان و اسکان آنان توصیف کرده‌اند، به‌ویژه شهر طَراز (تَلَس) از ولایت اسپیجاب که در مسیر یکی از محل گذرگاه‌های جاده ابریشم یعنی «راه چاچ» بوده است. این شهر «مدینه التجار» و محل تجارت ترکان و مسلمانان توصیف شده است (ابن‌حوقل، ۱۳۶۶: ۲۳۶، ابن‌رسته، ۱۸۹۲م: ۹۸). بر همین مبنا به نظر می‌رسد این شهر چه از طریق تجارت، چنان‌که نظام‌الملک بر این نظر است و یا غازی‌گری امیر اسماعیل سامانی، خاستگاه جغرافیایی آلبتکین و انتقال وی به دربار سامانیان بوده است.

بیرون از مرزهای ماوراءالنهر در مسیرهای متعددی که از چین منشعب می‌شد قبایل بی‌شماری از ترکان به سر می‌بردند که علاوه بر اختلافات درونی هر از گاهی درنتیجه تقابل ساختاری با شهرنشینان به‌عنوان «خرگاه‌نشین» به شهرهای ماوراءالنهر تاخته‌اند. به نقل ابن‌حوقل: «سراسر ماوراءالنهر مرزهای ترکان است که آماده جنگ‌اند و مردم آنجا را صبح و شام تهدید می‌کنند» (ابن‌حوقل، ۱۳۶۶: ۱۹۷). مطابق گزارش جغرافی‌دانان، این قبایل در سرزمین وسیعی از حوالی دریای خزر، مرزهای خراسان، ماوراءالنهر تا چین سکنی داشتند که اطلاعات ناچیز و مبهمی در مورد نام و تعداد قبایل آنان در دست داریم. قبایلی چون أُغز، تُغُزغُز، خُرلُخ (خلخ)، کَیماک، قبچاق، خرخیز، تاتار، تُخس، چِگِل، بَجَناک، تُرکَش، یغما، خزر، اُیغور و دیگر در منابع اشاره رفته است که خود به قبایل بی‌شمار کوچک‌تری تقسیم می‌شدند، چنانچه: در مورد یغمائیان «گویند که ایشان را هزار و هفتصد قبیله است»(حدودالعالم، ۱۳۶۲: ۷۹). یا به گزارش منابع چینی اغزها به ده قبیله عمده تقسیم می‌شدند که پنج قبیله در شمال و پنج قبیله دیگر در جنوب رود «ایلی» ساکن بودند (بارتولد، ۱۳۷۶: ۵۱). کاشغری نیز در ذکر شمار آنان عاجزانه می‌گوید: «اَللهُ‌اَعلَم» (کاشغری، ۱۳۷۵: ۲۴). این قبایل ضمن جستجوی مراتع و کسب قدرت، طی دو موج سنگین قلمرو جهان اسلام را درنوردیده‌اند: موج نخست به شکل غلامان بودند که جایگاه مهمی در نظام‌های سیاسی ایران به دست آورده‌اند (دلریش،

۱۳۹۲: ۱۸۲، ۱۷۶، ۱۴۷، ۱۴۱) و بعضاً مثل غزنویان نیز توانستند از بردگی صرف به سپه‌سالاری و سپس سلطنت دست یابند. موج دوم در قالب جنبش‌های قبیله‌ای بود که به شکلی انبوه با خدم و حشم وارد جهان اسلام شدند[1].



نقشه ۳. استقرار قبایل ترک و گذر برسخان در اطراف دریاچه ایسیک‌کول (ستارزاده، ۱۳۸۹: ۲۱۹)

منابع از جنگاوری، پراکندگی و جنگ‌های شدید قبیله‌ای این اقوام سخن گفته‌اند: «هر صنفی از ترک را مملکتی جداگانه است و برخی از ایشان با برخی دیگر می‌جنگند[...]» (یعقوبی، ۱۳۵۶: ۷۱). تغزغزها و یغمائیان «مردمانی جنگی و با سلاح بسیار»اند (حدودالعالم، ۱۳۶۲: ۷۹، ۷۶). به گفته جاحظ تغزغزها و خرلخ‌ها مدام در حال جنگ بوده‌اند (نقل از بارتولد، ۱۳۷۶: ۶۷) و خرخیزها با قبایل اطراف خویش سر ناسازگاری داشته‌اند (حدودالعالم، ۱۳۶۲: ۸۰). ابن فضلان نیز در مورد قبایل باشگرد می‌گوید: «این جماعت شرورترین و سخت‌ترین ایشان در آدمکشی می‌باشند...» (ابن فضلان، ۲۵۳۵: ۷۹). در اینجا دو نکته حائز اهمیت است: نخست آن‌که بیشتر این جنگ‌های قبیله‌ای با بردگی تعدادی از افراد قبیله مغلوب همراه بوده است. طبق گزارش‌های ابن‌حوقل چنین به نظر می‌رسد این یک رسم جا افتاده میان قبایل صحراگرد بود: «بردگان خزر از بت‌پرستان هستند که فروش فرزندان خود و برده گرفتن یکدیگر را روا می‌دارند» (ابن‌حوقل، ۱۳۶۶: ۱۳۵). همچنین به گزارش متون چینی که بارتولد آورده است، مردمان شهر طَراز (تَلَس): «لباس ژنده به تن داشتند و یکدیگر را به بردگی می‌گرفتند» (بارتولد، ۱۳۵۸: ۱۹۷). دیگر آن‌که این قبایل راه‌های متعدد جاده ابریشم در آسیای میانه را در دست داشتند[2] و به دلیل ارتباط تنگاتنگی که با تجار ماوراءالنهر و خراسان داشتند اسرای قبیله مغلوب را به‌عنوان برده به آنان می‌فروختند، زیرا که فروش آنان به‌عنوان برده سود فراوانی برای قبیله غالب در پی داشت. این در حالی بود که حضور تجار مسلمان در میان قبایل ترک کار فروش آنان را نیز تسهیل می‌نمود. چنان‌که اشاره رفته است در میان خلخیان، چگل‌ها و غزان بازرگانانی از نواحی مختلف حضور داشتند و آماده خرید و انتقال اسیران قبیله‌ای به بازارهای ماوراءالنهر و خراسان بودند. گفته می‌شود بیشتر بردگان ماوراءالنهر از ترکانی بودند که در پیرامون این اقلیم به سر می‌بردند (ابن‌حوقل، ۱۳۶۶: ۱۹۵). تجار بردگان را نخست به ماوراءالنهر و سپس از آنجا به خراسان و دیگر نواحی صادر می‌کردند (اصطخری، ۱۳۴۰: ۲۲۷؛ ابن‌حوقل، ۱۳۶۶: ۱۹۵؛ حدودالعالم، ۱۳۶۲: ۸۶،۸۴، ۸۲-۸۱، جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۷۸).

امیر سبکتکین غزنوی بر همین طریق توسط تجار ماوراءالنهر به بازار برده‌فروشان انتقال و به امیران سامانی فروخته شد. وی در «پندنامه» منسوب به خود از نزاع‌های شدید قبیله‌ای

۱. برخی محققان نفوذ ترکان را در قلمرو اسلامی به نفوذ ژرمن‌ها در امپراتوری روم تشبیه کرده‌اند (Saunders, 1965: 142).

۲. راهی که به چین منتهی می‌شد در دست قوم ترک، یعنی غزان، خرلخان (قرلقان) و تغزغزان بوده است (بارتولد، ۱۳۶۶: ۲۰۷)

می‌گوید: «رسم قبایل ترکان آن است که قبیله بر قبیله تاختن کنند و پدر من تنها برفتی و بر قبایل بیگانگان زدی و ایشان را غارت کردی[...]» (شبانکاره‌ای، ۱۳۸۱: ۲/۳۷). پدر او به نام «راجوق» از قبیله بَرسخانیان متعلق به ناحیه‌ای به همین نام (واقع در جنوب دریاچه ایسیک‌کول) در ترکستان بوده که با قبیله بُخسیان (تُخسیان: ترکان واقع در شمال دریاچه ایسیک‌کول) مدام در حال جنگ بوده‌اند. نام «بَرسخان» به‌عنوان خاستگاه قبیله‌ای یا جغرافیایی سبکتکین، در «پندنامه» و نیز در «زین‌الاخبار» بر ریشه ایرانی آن «پارس‌خان» (گردیزی، ۱۳۶۳: ۵۶۵-۵۶۴)، یا «بارس‌خان» (شبانکاره‌ای، ۱۳۸۱: ۳۷/۲) از ملوک فارس تأکید شده که از قدیم به ترکستان افتاده بود. کاشغری نیز بانی این شهر را تحت عنوان «برسغان» پسر افراسیاب ذکر کرده است (کاشغری، ۱۳۷۵: ۳۲۳). جدای از این دست روایت‌های افسانه‌گونه که بعداً در شجره‌نامه ساختگی آنان نیز بی‌تأثیر نبوده است (نک: جوزجانی، ۱۳۶۳: ۲۲۶-۲۲۵)؛ برسخان شهری واقع در جنوب دریاچه ایسیک‌کول بود. مقدسی آن را جز شهرهای اسپیجاب ذکر کرده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۳۸۴-۳۸۳، ٦۹)، چنان‌که پیش از این اشاره کردیم با دیگر شهرهای اسپیجاب چون طراز و صبران محل تلاقی تجاری و غزای مسلمانان با ترکان بود. حدودالعالم نیز از آن به‌عنوان شهری آباد در کنار دریا نام برده‌است (حدودالعالم، ۱۳۶۲: ۸۳). بارتولد به نقل از توماشک که در مورد این شهرها تحقیق کرده، پیشنهاد داده است برسخان همان نُوشَجَان است که با نام یکی از سرچشمه‌های نارین واقع در بخش علیای سیحون یعنی برسکاون نزدیک است (بارتولد، ۱۳۵۸: ۲۱۱-۲۰۹؛ نک: همدانی، ۱۳۷۴: ۷۱۱). به‌جز اشاره مقدسی و حدودالعالم و برخی منابع تاریخی در سایر کتب جغرافیایی جایی را که منطبق بر برسخان است نوشجان آمده است. قدامه و ابن‌خردادبه از نوشجان اعلی و نوشجان سفلی می‌گویند که محل دقیق آن‌ها به‌درستی مشخص نیست، اما چنین برمی‌آید که فاصله زیادی میان این دو است و ظاهراً نوشجان سفلی به ولایت اسپیجاب و شهر طراز نزدیک‌تر است و فاصله آن حدود سه فرسخ ذکر شده و نوشجان علیا نیز در مرز چین گزارش شده است (قدامه، ۱۳۷۰: ۱۸۲، ۵۴-۴۸؛ ابن‌خردادبه، ۱۸۸۹: ۲۹-۲۸).

به‌جز شواهد اندک جغرافیایی اطلاعی در مورد انطباق برسخان با نوشجان در دست نیست، اما اگر نوشجان را نام محلی خصوصاً که به سفلی و علیا نیز تقسیم شده است در نظر بگیریم و برسخان را نام قبیله؛ می‌توان پذیرفت که چه‌بسا اسکان قبایل در این مناطق موجب اطلاق نام قبیله برسخان بر این نواحی نیز بوده، به‌طوری‌که «کثرت استعمال برسخان» در «پندنامه» نیز آمده است (شبانکاره‌ای، ۱۳۸۱: ۳۷/۲). نکته حائز اهمیت اینجا است که برسخان (نوشجان) یکی از مسیرهای پرتردد کاروان‌های تجاری میان چین و ماوراءالنهر گزارش شده است (قدامه، ۱۳۷۰: ۵۰، ابن‌خردادبه، ۱۸۹۹: ۲۹-۲۸). اهمیت این راه از آنجا است که سلام ترجمان جهانگرد مسلمان طی سال‌های ۲۲۸-۲۲۷ق به دستور خلیفه واثق (حک: ۲۳۲-۲۲۷ق) طی سفری اکتشافی به سرزمین‌های شرقی در برگشت از راه برسخان به طراز و سمرقند و خراسان عبور کرده بود (ابن‌خردادبه، ۱۸۸۹: ۱۵۷-۱۵۲؛ همدانی، ۱۳۷۴: ۷۱۱). ضمن این‌که برسخانیان در جنوب دریاچه ایسیک‌کول و قبایل تخسیان (بخسیان) و چگل‌ها در شمال و غرب دریاچه در مجاورت این مسیر قرار داشتند و همواره انتقال کالاهای تجاری ازجمله بردگان قبایل ترک[1] که در اینجا به سر می‌بردند برای آنان به سهولت فراهم بوده است.

در یکی از این نزاع‌ها که میان این دو قبیله (بخسیان و برسخانیان) صورت گرفت برسخانیان غارت شدند و سبکتکین از این قبیله به بردگی گرفته شد و به مدت چهار سال به‌عنوان برده در میان قبیله بخسیان گذراند تا این‌که به گفته خود او: «مرا با چندین غلام دیگر به شهرهای ماوراءالنهر

۱. برخی معتقدند «شکله» کنیز خلیفه مهدی عباسی ریشه در کلمه «چگل» دارد، قومی از ترکان در حوالی دریاچه ایسیک‌کول و نزدیک برسخان که در زیبایی شهرت داشتند (جاحظ، ۱۳۸٦: توضیحات احمد زکی: ۱۲۸). کاشغری (۱۳۷۵: ۳۲۳) نیز می‌گوید پدرش اهل برسخان بود. هرچند وی کتابش را به خلیفه مقتدر (۳۲۰-۲۹۵ق) (حضوراً یا از راه دور) اهدا کرده بود، اما ازآنجاکه اطلاعی در مورد زندگانی او و پدرش در دست نداریم، نمی‌توان به‌طور یقین از انتقال آنان به‌عنوان برده سخن گفت.

آورده‌اند و (در نخشب[1] حوالی بخارا) بفروختند» (شبانکاره‌ای، ۱۳۸۱: ۳۸/۲). مطابق گزارش «پندنامه» در نخشب نیز تاجری از اهل چاچ (شاش) به نام نصر چاچی در زمان امارت عبدالملک بن نوح (۳۴۳-۳۵۰ق) پس از مشق نظام‌گری وی را به همراه ده غلام دیگر بخرید و از نخشب به بخارا برد و در آنجا به آلبتکین که در این زمان امیر حاجب سامانیان بود بفروخت (همان: ۳۹-۳۸؛ نک: جوزجانی، ۱۳۶۳: ۲۲۶)، اما جزئیات روایت بیهقی متفاوت است. در این روایت ابتدا وی را از ماوراءالنهر به شبرغان جوزجانان از خراسان، سپس به مروالرود و از آنجا به نیشابور بردند و در اینجا بود که آلبتکین سپه‌سالار خراسان وی را از ارباب او خریداری کرده بود (بیهقی، ۱۳۷۴: ۲۴۹-۲۴۸). این‌که وی در بخارا یا نیشابور و یا در زمان حاجبی یا سپه‌سالاری آلبتکین به وی فروخته شد قابل‌تأمل است، اما در هر صورت او به‌عنوان یک برده درنتیجه نزاع‌های قبیله‌ای و در مسیر جاده ابریشم از برسخان (نوشجان) در مرز چین توسط تجار خریداری و در مسیر جاده ابریشم در بخارا و یا نیشابور به آلبتکین فروخته شد و دوشادوش وی مراحل ترقی را در دربار سامانی طی نموده و درنتیجه ضعف سیاسی سامانیان و نیز علایق اقتصادی مشترک در پیوند با دیگر غلامان زمینه تحرک اجتماعی آنان مستقل از دولت فراهم گردیده بود.

پیوندهای «اکتسابی» و «گروهی» غلام‌سپهسالاران غزنوی و تأثیر آن بر تحرک اجتماعی آنان

جامعه‌شناسان «تحرک اجتماعی» را بر جابه‌جایی افراد از یک پایگاه اجتماعی به پایگاه اجتماعی دیگر اطلاق می‌کنند. این جابه‌جایی ممکن است بر مبنای تحرک عمودی سیر صعودی و یا سیر نزولی داشته باشد و یا این‌که در یک تحرک افقی پایگاه اجتماعی افراد در همان سطح تغییر یابد (کوئن، ۱۳۹۱: ۳۱۸-۳۱۷). در خصوص آلبتکین و سبکتکین تحرک اجتماعی آنان سیر صعودی داشته است. اینان که درنتیجه رونق تجارت در مسیر جاده ابریشم به‌عنوان «بردگان نظامی» خریداری، آموزش و به کار گرفته شده‌اند، به‌تدریج از پایگاهی به پایگاه اجتماعی بالاتری دست پیدا کرده‌اند. مورد مشابه را می‌توان در حرکت مملوکان مصر (۶۴۸-۶۹۲ق) یافت. غلامان ترک دشت قبچاق که تجار از راه شمالی جاده ابریشم به نواحی شام و مصر انتقال داده و به‌عنوان بردگان نظامی به خدمت ایوبیان (۵۶۴-۶۴۸ق) درآمده و سپس قدرت را در دست گرفته‌اند (مقریزی، ۱۴۱۸: ۴۵۹-۴۶۴/۱، ۴۰۵؛ باسورث، ۱۳۸۱: ۱۶۱-۱۶۲). در اینجا برده نظامی کسی بود که به‌عنوان یک سرباز تربیت و ابتدا در سمت نگهبانان درباری، سپس در سپاه، دولت و حتی اداره امور ولایات به کار گرفته می‌شد (Pipes, 1981: 23, 26). اینان ممکن بود جز «بردگان وفادار» باشند. بردگانی که مانند سایر کالاها خرید و فروش می‌شدند و قاعده این بود که صادقانه به ولی‌نعمت خود خدمت کنند (ibid, 17, 19). در همین ارتباط، با تکیه‌بر گزارش‌های نظام‌الملک بردگان از بردگی صرف به ترتیب مراحل «وثاق‌باشی[2]» و «خیل‌باشی[3]» و «حاجب‌سالاری» و «سپه‌سالاری» را در فاصله زمانی بیش از سی سال طی می‌کرده‌اند (نظام‌الملک، ۱۳۴۷: ۱۴۱). از این منظر سپه‌سالاری آخرین مرحله تربیت و خدمت و یا به‌اصطلاح تحرک اجتماعی بردگان بود و مرتبه «شاهی» خارج از این قاعده بود. نقل گزارش‌هایی از این دست که در جز سرزمین‌های شرقی: «بردگان سلطنت می‌کنند»(مقدسی، ۱۳۶۱: ۳۷۹) و یا بعد از یک‌صد و سی سال حکومت سامانیان «کار باز به کودکان رسید»(غزالی، ۱۳۱۷: ۶۳) به نظر می‌رسد اشاره به غلامان غزنوی است. گذشته از تأثیر رونق تجارت بردگان بر ظهور آلبتکین و سبکتکین و عنایت ناشی از ضعف سامانیان در پیشرفت کار آنان، باید به تأثیر آنی برخی مؤلفه‌های پیوند میان غلامان غزنوی در ارتقاء و تحرک اجتماعی آنان از مقام سپه‌سالاری به حاکمانی مستقل نیز اشاره کرد.

نظر به کمرنگ بودن عنصر پیوندساز «طبقه اجتماعی» و یا «مبارزه طبقاتی[4]» به‌عنوان یک محرک در تحولات سیاسی و

---

۱. پس از آمدن مغولان آن را قُرشی (در معنای قصر) خوانده‌اند و امروزه نیز به همین نام خوانده می‌شود. اعراب قرون‌وسطی آن را نسف و ایرانیان نخشب می‌نامیدند (لسترنج، ۱۳۷۷: ۵۰۰-۴۹۹).

۲. خیمه‌دار.

۳. فرمانده لشکر.

۴. بخشی از جامعه که دارای ارزش‌ها و منزلت اجتماعی مشترک و نیز ثروت یکسان باشند یک طبقه اجتماعی را تشکیل می‌دهند. از نظرگاه مارکس طبقات به «طبقه در خود» و «طبقه برای خود» تقسیم

اجتماعی جامعه ایران؛ این سؤال مطرح می‌شود که مبنای پیوند افراد جامعه برای تحرک اجتماعی و سیاسی آنان چه بوده است؟ در همین زمینه یکی از محققان دو الگوی وفاداری«اکتسابی» و «گروهی» را برای تبیین پیوندهای اجتماعی در نخستین سده‌های اسلامی جامعه ایران طرح نمود که می‌توان حرکت غلامان غزنوی را نیز بر پایه آن مورد بررسی قرار داد. با این توضیح که وفاداری‌های اکتسابی آن دسته از تکالیفی بود که افراد نه از طریق انتساب به گروهی ویژه، بلکه با اعمال سنجیده خود عهده‌دار آن‌ها می‌شدند. گذشته از این، در اینجا رهبر از اقتدار نسبی برخوردار بود و معمولاً این نوع وفاداری به حیات و نقش مؤثر او بستگی داشت. دیگر آن‌که این نوع وفاداری‌ها در زمان‌های پرفشار و در یک تنگنای سیاسی دیده می‌شود. در چنین شرایطی عناصر اکتسابی پیوندساز چون «سوگند»، «نعمت»، «اصطناع» و «نذر» از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌شد (متحده، ۱۳۹۳: ۱۱۵.۵۵، ۲۱.۲۰). سوگند وسیله‌ای صریح برای تعهد میان افراد بود که شکل دیگر آن بیعت بود. در این مورد امیران، به‌ویژه در زمان‌های پرفشار به‌منظور کسب قدرت، ناگهان به‌نظام سوگند و بیعت متوسل می‌شدند. چنان‌که آلبتکین با تکیه‌بر نظام سوگند غلام‌سپاهیان خویش را در وفاداری به سامانیان و اعلام بیعت با خویش مخیر گردانید: «همه امیران گفتند[...] ما همه تو را شناسیم نه او (امیر سامانی) را دانیم» (نظام‌الملک، ۱۳۷۸: ۱۴۷) و یا در مورد سبکتکین: «همگنان[...] به ریاست و سرداری او رضا دادند و بر کفالت و ایالت او عهد بستند و بیعت کردند» (عتبی، ۱۴۲۴ق: ۲۱؛ نک: جرفادقانی، ۱۳۷۴: ۲۰؛ نظام‌الملک، ۱۳۴۷: ۱۵۷؛ ابن‌اثیر، ۱۳۷۱: ۹۸/۲۱).

روی دیگر این نوع وفاداری‌ها اصطناع و قدردانی از نعمت بود. اصطناع در لغت به معنای تربیت کردن و پرورش دادن است. در متون قرون چهارم و پنجم هجری غالباً در معنای «بنده‌پروری» به‌کاررفته است و از یک رابطه رسمی و جدی حکایت دارد که فرد از دست‌پرورده خود تعهدی دائمی در همه ابعاد انتظار داشته است. روی دیگر آن قدردانی از نعماتی بود که بنده از ولی‌نعمت خود دریافت می‌کرد (متحده، ۱۳۹۳: ۱۰۰-۹۸). عناصری پیوندساز که غلام‌سپاهیان غزنوی با خداوندان سامانی خویش تا این اواخر مراعات کرده‌اند. بر پایه این عناصر بود که آلبتکین تقابل با دولت سامانی را کفران نعمت در حق خداوندان خویش تلقی نمود و منشأ حرکت وی به مرزهای هند گردید: «از آن می‌ترسم که جهانیان گویند[...] بر خداوندزادگان خویش بیرون آمد و به شمشیر ملک از ایشان بستد و به‌جای خداوندان خویش بنشست و کافر نعمت گشت» (نظام‌الملک، ۱۳۴۷: ۱۴۸)؛ اما در ادامه با تکیه‌بر اقتدار نسبی خویش و قرار گرفتن در یک تنگنای سیاسی بر پایه اصطناع، قدردانی از نعمت را از غلامان خویش انتظار داشت، به‌طوری‌که غلامان با تکیه‌بر این دو عنصر در خطاب به آلبتکین گفته بودند: «چه ما و هرکه در این دولت سامانیان کسی است همه نان پاره و جاه و حشمت و نعمت و ولایت و تجمّل از تو داریم و از تو کسی شده‌ایم» (همان: ۱۵۷). آلبتکین نیز در پاسخ به آنان گفته بود: «این‌چه گفتید از سر اعتقاد و یگانگی گفتید و از شما همین چشم دارم» (همان: ۱۴۷). از منظر دیگر این مسئله از گسست اقتصادی غلامان از دولت و پیوند اقتصادی مشترک با رهبران نوپای متجانس خویش حکایت دارد. با این توضیح که وابستگی نظامی دولت سامانی به سرداران ترک موجب استقلال مالی آنان از دولت گردیده بود. گفته می‌شود آلبتکین در خراسان و ماوراءالنهر دارای پانصد پاره دیه ملک بود و هیچ شهری نبود که او را سرای و باغ‌ها و کاروان‌سراها و گرمابه‌ها و مستغلات نبود و نیز یک میلیون گوسفند و صد هزار اسب و استر و شتر داشت (همان: ۱۵۰-۱۴۹). این ثروت اندوخته، از یک‌طرف وابستگی و پیوند گروهی غلامان به رهبران خویش را تقویت می‌کرد و از طرفی میان گروه کثیر غلامان با دولت سامانی فاصله می‌انداخت. نظیر آنچه به نظر می‌رسد برای دیگر سرداران ترک یعنی بارس غلام‌سپهسالار اسماعیل بن احمد (۲۹۵-۲۷۹ق) اتفاق افتاد که به دلیل مخالفت احمد بن اسماعیل (۳۰۱-۲۹۵ق) به همراه چهار هزار غلام ترک

می‌شوند. طبقه‌ای که صرفاً دارای ویژگی‌های مشترک یاد شده باشند، اما نسبت به منافع طبقاتی خویش آگاهی نداشته باشند «طبقه در خود» محسوب خواهند شد؛ اما طبقه‌ای که از این خودآگاهی برخوردار باشد و آشکارا برای آن مبارزه کند «طبقه برای خود» خواهد بود (مارکس، ۱۳۸۴: ۱۸۵).

وفادار خراسان را به مقصد بغداد ترک کرده بود (ابن‌مسکویه، ۱۳۷۶: ۵/۶۵-۶۴؛ ابن‌اثیر، ۱۳۷۱: ۷۲/۱۹). نذر دیگر عنصر پیوندساز در وفاداری‌های اکتسابی بود که با «نیّت» ارتباط نزدیکی دارد. تعهدی خصوصی است که فرد با خدای خود می‌بندد، اما ازآنجاکه از راه پیمان بستن با خدا، نیّات باطنی خود را برای زیردستانش آشکار می‌کند به لحاظ روانی حس وفاداری را در میان اتباع خویش برمی‌انگیزد (متحده، ۱۳۹۳: ۸۵ ۷۸). رایج‌ترین نوع آن در این دوره نذر برای به‌جا آوردن سنت غزا و جهاد با کفار بود. آلبتکین گفته بود: «من به هندوستان خواهم شد و به غزا و جهاد[...] امید بهشت و خشنودی خدای و رسول را» (نظام‌الملک، ۱۳۷۸: ۱۴۹). این عنصر پیوندساز بعداً در دوره سلطان محمود (۴۲۱-۳۸۷ق) از اهمیت بیشتری برخوردار گردید.

در تشریح وفاداری‌های گروهی نیز یک ویژگی این بود که افراد عضو گروهی بودند که پیش از زادن آن‌ها وجود داشت و پس از مرگشان هم احتمالاً پابرجا می‌ماند. همچنین تشخیص منافع مشترک که در شرایط بحرانی با یکدیگر هم‌داستان می‌شدند. این دو ویژگی بر خودآگاهی افراد از گروهی که به آن تعلق داشتند استوار بوده است (متحده، ۱۳۹۳: ۱۳۴-۱۱۵، ۲۱). وفاداری‌هایی گروهی که بردگان و غلامان ترک در آن‌ها سهیم بودند هم نتیجه تشخیص علایق و منافع اقتصادی مشترک بود و هم حاصل عضویت در گروهی بودند همچون گروه «غلامان» و «سپاهیان» که خداوندانشان آلبتکین و سبکتکین نیز به آن تعلق داشتند. تشخیص آگاهانه منافع در تقابل با سامانیان که در صورت بازگشت احتمال می‌رفت گرفتار و آن را از دست خواهند داد و امید به کسب غنائم با تکیه‌بر سنت غزا بر تقویت وفاداری‌های گروهی آنان افزوده بود، چنان‌که آلبتکین در همین ارتباط غلامان خاص خویش را گفت: «همی بینید از پیش: زخم تیغ و زندان و مصادره و از پس پشت: کشتن و گرفتن و شمشیر[...]»(گردیزی، ۱۳۶۳: ۳۵۶). از این‌رو وی به همراه سبکتکین و «هفتصد غلام ترک زر خرید» وفادار که پس از مرگ امیر عبدالملک بن نوح (۳۵۰ق) حاضر به خدمت امیر جدید منصور بن نوح (۳۶۶-۳۵۰ق) نشده‌اند (گردیزی، ۱۳۶۳: ۳۵۶-۳۵۵؛ شبانکاره‌ای، ۱۳۸۱: ۲/۳۰-۲۹)[1] بخارا را با هدف غزای هندوستان ترک کرده و در سال ۳۵۱ق این غلام‌سپه‌سالاران، بر پایه عناصر پیوندساز در وفاداری‌های اکتسابی و گروهی بنیان دولت خود را در شهر غزنه بنا نهاده‌اند.

نتیجه‌گیری

جاده ابریشم به‌عنوان یک عامل جغرافیایی مستقل همواره منشأ بسیاری از تحولات سیاسی، نظامی، فرهنگی و تجاری بوده است، به‌ویژه موقعیت ارتباطی آن باعث رونق گرفتن تجارت و حجم بالای صادرات و واردات کالاهای مختلف میان سرزمین‌های شرق دور، قبایل صحراگرد آسیای میانه و شهرهای ماوراءالنهر و خراسان شده بود. یکی از مهم‌ترین کالاهای تجاری جاده ابریشم بردگان بودند که از طریق نقش موازی یا توأمان غازیان مسلمان و تجار از بلاد ترک در آسیای میانه و شهرهای مرزی ماوراءالنهر در این مسیر ترانزیت شده‌اند؛ به‌ویژه در مورد غلامان غزنوی که به حرکت گروهی آنان در بنیان دولتی مستقل انجامیده بود. به دلیل حجم بالای انتقال این کالای انسانی از مجموعه راه‌های جاده ابریشم به جهان اسلام اطلاق «جاده بردگان» به‌عنوان گزینه بدیل جاده ابریشم نیز بی‌ربط نخواهد بود. در ارتباط با آلبتکین که نخستین سنگ‌بنای حکومت غزنویان را مستقل از سامانیان در شهر غزنه نهاد، اگرچه اطلاعات اندکی در مورد او در دست است، اما ازآنجاکه گزارش‌های تاریخی آلبتکین را ازجمله بردگان اسماعیل بن احمد ذکر کرده‌اند، تفسیر این است که او طبق سنت دیرین غزا، به‌ویژه آن‌که امیر اسماعیل در نقش یک غازی سیاست تهاجمی در قبال ترکان در پیش گرفت توسط وی طی نبردهای سال ۲۸۰ق و یا ۲۹۱ق شهر طراز از ولایت اسپیجاب که از محل گذرگاه‌های جاده ابریشم، یعنی «راه چاچ» به سمرقند و بخارا بوده به بردگی گرفته شد. اختلافات میان قبایل ترک آسیای میانه که بر گذرگاه‌های ابریشم مسلط بوده و با تجار مسلمان و شهرهای مرزی ماوراءالنهر مناسبات تجاری داشته‌اند نیز بر رونق تجارت بردگان از این مسیر می‌انجامید؛ زیرا رسم بود قبیله غالب اسیران قبیله مغلوب را به بردگی بگیرد. چه‌بسا به دلیل

۱. گزینه آلبتکین برای سلطنت سامانیان نصر بن عبدالملک بود.

محدودیت منابع در صحرای ترکستان برای تهیه برخی مایحتاج ثانوی خود، اسیران قبیله‌ای را به‌عنوان برده به تجار می‌فروختند. بَرسخان خاستگاه جغرافیایی و قبیله‌ای سبکتکین در حوالی دریاچه ایسیک‌کول نیز از محل گذرگاه‌های جاده ابریشم از چین به شهرهای مرزی ماوراءالنهر، طراز (تلس) از ولایت اسپیجاب (و یا راه چاچ) بود که برده‌گیری و تجارت بردگان در آن بسیار رونق داشت و سبکتکین توسط قبیله رقیب تُخسیان در شمال دریاچه ایسیک‌کول به‌عنوان برده به یک تاجر چاچی فروخته شد. وی نیز سبکتکین را به اقتضای نیاز دربار سامانی به‌عنوان یک برده نظامی در بخارا یا نیشابور به آلبتکین فروخته بود؛ اما ضعف سامانیان متأخر از یک‌طرف باعث وابستگی نظامی هرچه بیشتر دولت به سرداران ترک گردید و از طرفی گسست مالی غلامان از آنان را به دنبال داشت. این در حالی بود که سرداران ترک نظیر آلبتکین و سبکتکین از این رهگذر ثروت فراوانی در خراسان و ماوراءالنهر اندوخته و زمینه نوعی از پیوند اکتسابی، یعنی وابستگی اقتصادی غلامان را به خود فراهم آورده بودند. به‌علاوه هم‌تبار بودن و آگاهی از تجانس گروهی (غلامان و نیز سپاهیان) به تقویت پیوند گروهی آنان در حرکتی مستقل از دولت انجامیده بود.

فهرست منابع

۱. آل‌داوود، علی. (۱۳۷۴). «آلپتکین». ***دائره‌المعارف اسلامی***. ج۱. تهران: مرکز دائره‌المعارف اسلامی.

۲. ابن‌اثیر، عزالدین. (۱۳۷۱). ***تاریخ کامل بزرگ اسلام و ایران***. ج۲۱. ۱۹. ترجمه عباس خلیلی و ابوالقاسم حالت. تهران: علمی.

۳. ابن‌بابا قاشانی، احمد. (۱۳۷۲). «کتاب رأس مال‌الندیم». ***تاریخ غزنویان***. ترجمه حسن انوشه. تهران: امیرکبیر.

۴. ابن‌جوزی، عبدالرحمن بن علی. (۱۴۱۲ق). ***المنتظم***. ج۱۲. تحقیق محمد عبدالقادر عطا و مصطفی عبدالقادر عطا. بیروت: دارالکتب العلمیه.

۵. ابن‌حوقل، محمد. (۱۳۶۶). ***صوره الارض***. ترجمه و توضیح جعفر شعار. تهران: امیرکبیر.

۶. ابن‌خردادبه، عبیدالله. (۱۸۸۹). ***المسالک و الممالک***. ترجمه سعید خاکرند. بیروت: دار صادر.

۷. ابن‌رسته، احمد. (۱۳۶۵). ***اعلاق‌النفیسه***، ترجمه و تعلیق حسین قره‌چانلو. تهران: امیرکبیر.

۸. ابن‌رسته، احمد. (۱۸۹۲). ***اعلاق‌النفیسه***. بیروت: دار صادر.

۹. ابن‌فضلان، احمد. (۲۵۳۵). ***سفرنامه ابن فضلان***. ترجمه ابوالفضل طباطبائی. تهران: شرق.

۱۰. ابن‌مسکویه، احمد بن علی. (۱۳۷۶). تجارب الامم. ج۵. ترجمه ابوالقاسم امامی و علی‌نقی منزوی. تهران: توس.

۱۱. ابوالفرج اصفهانی، علی. (۱۴۱۵ق). ***الاغانی***. ج۱۰. بیروت: دار احیاء التراث العربی.

۱۲. ارسطو. (۱۳۷۷). ***سیاست***. ترجمه حمید عنایت. تهران: علمی و فرهنگی.

۱۳. اسمیت، آدام. (۱۳۵۷). ***ثروت ملل***. ترجمه سیروس ابراهیم‌زاده. تهران: پیام.

۱۴. اصطخری، ابراهیم. (۱۳۴۰). ***مسالک و ممالک***. ترجمه و به‌کوشش ایرج افشار. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

۱۵. باسورث، ک.ا. (۱۳۷۲). ***تاریخ غزنویان***. ترجمه حسن انوشه. تهران: امیرکبیر.

۱۶. باسورث، ک.ا. (۱۳۸۱). ***سلسله‌های اسلامی جدید راهنمای گاه‌شماری و تبارشناسی***. ترجمه فریدون بدره‌ای. تهران: مرکز باستان‌شناسی اسلام و ایران.

۱۷. بارتولد و. و. (۱۳۶۶). ***ترکستان نامه***. ترجمه کریم کشاورز. تهران: آگاه.

۱۸. بارتولد، و. و. (۱۳۷۶). ***تاریخ ترک‌های آسیای مرکزی***. ترجمه غفار حسینی. تهران: طوس.

۱۹. بارتولد، و. و. (۱۳۵۸). ***گزیده مقالات تحقیقی***. ترجمه کریم کشاورز. تهران: امیرکبیر.

۲۰. بخاری، محمد. (۱۳۸۸). ***صحیح بخاری***. ج۲. ترجمه عبدالعلی نور احراری. تربت‌جام: شیخ‌الاسلام احمد جام.

۲۱. بلاذری، احمد بن یحیی. (۱۳۳۷). ***فتوح البلدان***. ترجمه احمد توکل. تهران: نقره.

۲۲. بیهقی، ابوالفضل. (۱۳۷۴). ***تاریخ بیهقی***. تصحیح خلیل خطیب رهبر، تهران: مهتاب.

۲۳. پطروشفسکی، ای. پ. (۲۵۳۶). ***سه مقاله درباره بردگی***. ترجمه سیروس ایزدی. تهران: امیرکبیر.

۲۴. ***تاریخ سیستان***. (۱۳۶۶). تصحیح ملک‌الشعرای بهار. تهران: پدیده خاور.

۲۵. ثعالبی، عبدالملک. (بی‌تا). *لطائف‌المعارف*. بی‌جا: بی‌نا.
۲۶. جاحظ، عمرو بن بحر. (۱۳۸۱). *تاج (آیین کشورداری در ایران و اسلام)*. ترجمه حبیب‌الله نوبخت. تهران، آشیانه کتاب.
۲۷. جرفادقانی، ابوالشرف. (۱۳۷۴). *تاریخ یمینی*. تهران: علمی و فرهنگی.
۲۸. جوزجانی، منهاج‌الدین. (۱۳۶۳). *طبقات ناصری*. تهران: دنیای کتاب.
۲۹. جیهانی، ابوالقاسم. (۱۳۶۸). *اشکال العالم*. ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب. مشهد: آستان رضوی.
۳۰. حاتمی، امیرحسین. (۱۳۹۶). «تحلیل و بررسی نام‌گذاری جاده ابریشم با تکیه‌بر جغرافیای اقتصادی». *مطالعات تاریخی جهان اسلام*. (شماره ۱۰)، ۳۲-۷.
۳۱. حمدالله مستوفی. (۱۳۶۴). *تاریخ گزیده*. تهران: امیرکبیر.
۳۲. *حدودالعالم*. (۱۳۶۲). به‌کوشش منوچهر ستوده. تهران: طهوری.
۳۳. خواجه نظام‌الملک. (۱۳۴۷). *سیاست‌نامه*. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
۳۴. خلعتبری، الهیار و بشری دلریش. (۱۳۸۵). «علل به‌کارگیری و حضور گسترده غلامان در نظام سیاسی سامانیان». *علوم انسانی دانشگاه الزهرا*(س). (شماره ۵۹)، ۷۸-۵۷.
۳۵. دلریش، بشری. (۱۳۹۲). *جایگاه سیاسی غلامان در تاریخ ایران*. تهران: هراز.
۳۶. دینوری، ابوحنیفه احمد. (۱۳۷۱). *اخبار الطوال*. ترجمه محمود مهدوی دامغانی. تهران: نی.
۳۷. ستارزاده، ملیحه. (۱۳۸۹). *سلجوقیان*. تهران: سمت.
۳۸. شافعی، محمد. (۱۴۲۳ق). *الأم*. ج۷. بیروت: دارالکتب العلمیه.
۳۹. شبانکاره‌ای، محمد. (۱۳۸۱). *مجمع الانساب*. ج۲. تهران: امیرکبیر.
۴۰. طواق آخوند، آنه. (۱۳۸۶). *توضیح المسائل از دیدگاه مذهب حنفی*. تهران: مؤلف.
۴۱. طبری، محمد بن جریر. (۱۳۷۵). *تاریخ طبری*. ج۱۵. ۹. ۸. ترجمه ابوالقاسم پاینده. تهران: اساطیر.
۴۲. عتبی، ابی‌نصر محمد. (۱۴۲۴ق). *الیمینی*. محقق احسان ذنون الثامری. بیروت: دارالطلیعه.
۴۳. عنصرالمعالی، کیکاوس. (۱۳۸۳). *قابوس‌نامه*. تهران: علمی و فرهنگی.
۴۴. غزالی، امام محمد. (۱۳۱۷). *نصیحه الملوک*. تهران: مجلس.
۴۵. فرای، ریچارد. (۱۳۹۲). *عصر زرّین فرهنگ ایران*. ترجمه مسعود رجب‌نیا. تهران: سروش.
۴۶. فرنود، رضا. (۱۳۹۰). *اطلس تاریخی ایران از ظهور اسلام تا دوران سلجوقی*. تهران: نی.
۴۷. فروزانی، ابوالقاسم. (۱۳۹۳۲). *غزنویان از پیدایش تا فروپاشی*. تهران: سمت.
۴۸. فصیحی‌خوافی، احمد. (۱۳۸۶). *مجمل فصیحی*. ج۱. تهران: اساطیر.
۴۹. فولتس، ریچارد. (۱۳۸۵). *دین‌های جاده ابریشم*. ترجمه عسکری پاشایی. تهران: فراروان.
۵۰. قدامه بن جعفر. (۱۳۷۰). *الخراج*. ترجمه حسین قره‌چانلو. تهران: نشر البرز.
۵۱. کاشغری، محمود. (۱۳۷۵). *دیوان لغات الترک*. ترجمه محمد دبیرسیاقی. تهران: پژوهشگاه علوم انسانی.
۵۲. کریمی، هاجر. (۱۳۸۹). «بررسی وضعیت تجارت برده در ماوراءالنهر در قرون سوم و چهارم هجری». *پایان‌نامه کارشناسی ارشد*. اصفهان: دانشگاه اصفهان.
۵۳. کوئن، بروس. (۱۳۹۱). *مبانی جامعه‌شناسی*. ترجمه غلامعباس توسلی و رضا فاضل. تهران: سمت.
۵۴. گردیزی، عبدالحی. (۱۳۶۳). *زین‌الاخبار*. تهران: دنیای کتاب.
۵۵. لسترنج، گی. (۱۳۷۷). *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*. ترجمه محمود عرفان. تهران: علمی و فرهنگی.
۵۶. ماخت، نورمن. (۱۳۹۴). *تاریخ برده‌داری*. ترجمه سهیل سُمّی. تهران: ققنوس.
۵۷. مارکس، کارل (۱۳۸۴). *فقر فلسفه*. بازنویس یاشار آذری. بی‌جا: نشر کارگری سوسیالیستی.
۵۸. مایونگ. (۱۳۶۳). «جاده ابریشم از شرق تا غرب». *پیام یونسکو*. (شماره ۱۷۰)، ۳۵-۲۲.
۵۹. متحده، روی. (۱۳۹۳). *تاریخ اجتماعی ایران در عصر آل‌بویه*. ترجمه محمد دهقانی، تهران: نامک.
۶۰. مسعودی، علی. (۱۳۷۴). *مروج الذهب*. ج۲. ۱. ترجمه ابوالقاسم پاینده. تهران: علمی و فرهنگی.
۶۱. مسلم بن حجاج. (۱۳۹۰). *صحیح مسلم*. ج۲. ترجمه خالد ایوبی‌نیا. ارومیه: حسینی‌اصل.

٦٢. مقدسی، ابوعبدالله. (١٣٦١). ***احسن التقاسیم***. ترجمه علی‌نقی منزوی. تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان.

٦٣. مقریزی، احمد بن علی. (١٤١٨ق). ***السلوک لمعرفه الدول الملوک***. ج١. تحقیق محمد عبدالقادر عطا. بیروت: دارالکتب العلمیه.

٦٤. نظامی عروضی، احمد. (١٣٦٤). ***چهار مقاله***. تهران: امیرکبیر.

٦٥. نرشخی، ابوبکر. (١٣٦٣). ***تاریخ بخارا***. تهران: توس.

٦٦. همدانی، علی کرم. (١٣٧۴). «برسخان». ***دائره‌المعارف اسلامی***. ج١١. تهران: مرکز دائره‌المعارف اسلامی.

٦٧. یعقوبی، احمد بن‌اسحاق. (١٣٥٦). ***البلدان***. ترجمه محمد ابراهیم آیتی. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

٦٨. یعقوبی، احمد بن‌اسحاق. (١٣٧١). ***تاریخ الیعقوبی***. ج٢. ترجمه محمد ابراهیم آیتی. تهران: علمی و فرهنگی.

69. Ashurov, Barakatullo. (2013). ***Tarsakya: an analysis of Sogdian Christianity based on Archaeological, Numismatic, Epigraphic and Textual Sources***. University of London.

70. Dode, Zvezdana. (2016). "Zandaniji Silk". ***The Story of A Myth, In: The Silk Road***. vol.14. pp213- 222.

71. Fedorov- Davydov, G. A. (1938). "Archaeological Research in central Asia of the Muslim period". ***Islamic Archaeology***. vol. 14. No 3. pp393- 405.

72. Fry, R. N, and A. M Sayili. (1943). "Turks in the Middle East before the Saljuqs". ***Journal of the America Oriental Society***. vol 63. No. 3. Pp 194-207.

73. Ierusalimskaia, Anna A. (1972). "On the formation of the school of artistic silk weaving in Sogdia". ***In: SredniaiaAziia i Iran: Sbornik state***. Leningrad: Avrora.

74. Kovalev, Roman. K. (2002). "Dirham mint output of Samanid Samarqand and its connection to the Beginnings of Trade with Northern Europe (10th Century)". ***Histoire and measure***. XV II . .¾. pp198 .199.

75. Pipes, Daniel. (1981). ***Slave Soldiers and Islam***. London: Yale University Press.

76. Saunders, J.J. (1965). ***A History of Medieval Islam***. London: Routledge.